

11011 U.S. PRO
09/815578
03/23/01

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re the Application of:

KURT THEOPOLD

For: **Device for supporting a tipping hopper of a tipper vehicle**

Honorable Commissioner of
Patents and Trademarks
Washington, D.C. 20231

Request for Priority

Sir:

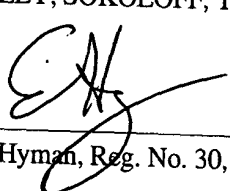
Applicant respectfully requests a convention priority for the above-captioned application, namely German application number 100 14 860.3 filed 3/24/2000.

☐ A certified copy of the document is being submitted herewith.

Respectfully submitted,

BLAKELY, SOKOLOFF, TAYLOR & ZAFMAN

Dated: 3/23/01


Eric S. Hyman, Reg. No. 30,139

12400 Wilshire Blvd., 7th Floor
Los Angeles, California 90025
Telephone: (310) 207-3800



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 14 860.3

Anmeldetag: 24. März 2000

Anmelder/Inhaber: Rütgers Automotive AG, Essen/DE

Bezeichnung: Anordnung zum Abstützen einer Kippmulde
eines Kippfahrzeugs

IPC: B 60 P, B 62 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 26. März 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Jerofsky

Rütgers Automotive Aktiengesellschaft
Westuferstraße 7
D-45356 Essen

5

Anordnung zum Abstützen einer Kippmulde eines Kippfahrzeugs

ZUSAMMENFASSUNG

10 Die Anordnung weist ein Leichtbau-Rahmenelement (1) auf,
welches eine Anschlagplatte (2) trägt. Letztere besteht aus
Reibmaterial und bildet eine Anschlagfläche (3), deren Reib-
wert auf 0,15 eingestellt ist. Kommt es während des Betrie-
bes zu einer Verwindung des Rahmenelements (1), so gestattet
15 die Anschlagplatte (2) eine Gleitbewegung der Anschlagfläche
(3) auf einer Gegenfläche der Kippmulde. Die Anschlagplatte
wird also von Querbeanspruchungen freigehalten und dadurch
gegen frühzeitige Zerstörung geschützt. Dennoch vermag sie
Drehbewegungen der Kippmulde in ausreichendem Maße zu dämp-
20 fen und letztere zuverlässig zu führen.

(Figur 1)

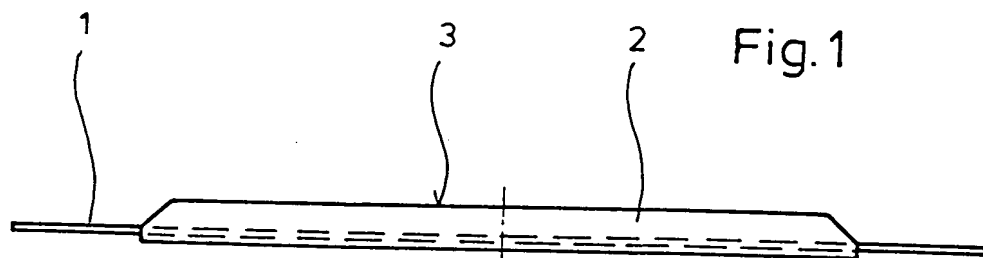


Fig.1

Anordnung zum Abstützen einer Kippmulde eines Kippfahrzeugs

Die Erfindung betrifft eine Anordnung zum Abstützen einer Kippmulde an mindestens einem Rahmenelement eines Kippfahrzeugs, mit mindestens einer Anschlagplatte, die mit einem der Bauteile Rahmenelement und Kippmulde fest verbunden ist und eine Anschlagfläche zum Abstützen an einer Gegenfläche des anderen der beiden Bauteile aufweist.

10 Aus der Praxis ist es bekannt, die Anschlagplatte aus elastischem, insbesondere aus Gummi-ähnlichem Material herzustellen. Es hat sich gezeigt, daß derartige Anschlagplatten einem vergleichsweise raschen Verschleiß unterliegen. Entsprechend häufig ist es erforderlich, die Anschlagplatten auszutauschen. Der dadurch bedingte Kostenaufwand ist keineswegs vernachlässigbar, und zwar nicht nur wegen des benötigten Material- und Arbeitsaufwandes, sondern vor allen Dingen wegen der unvermeidbaren Stillstandszeiten des Kippfahrzeugs.

20 Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, den Wartungsaufwand der eingangs genannten Anordnung zu vermindern.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist die eingangs genannte Anordnung erfindungsgemäß dadurch gekennzeichnet, daß die Anschlagfläche der Anschlagplatte von einem Reibmaterial gebildet wird und daß an der Anschlagfläche ein Reibwert im Bereich von 0,1 bis 0,2 eingestellt ist.

30 Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, daß der hohe Wartungsaufwand der elastischen Anschlagplatten auf die Leichtbauweise zurückzuführen ist, die sich im gesamten Fahrzeugbau durchgesetzt hat, also auch im Nutzfahrzeugbau und vor allen Dingen auch im Bau von Spezialfahrzeugen. Das

gesamte Chassis moderner Kippfahrzeuge ist in Leichtbauweise ausgeführt, und zwar einschließlich des Hilfsrahmens, an dem sich die Kippmulde abstützt. Aufgrund der Leichtbauweise kommt es im Betrieb zu unvermeidbaren Torsionsbeanspruchungen der Rahmenelemente. Diese verwinden sich, so daß die bekannten Anschlagplatten Querbeanspruchungen unterworfen werden, denen sie nicht gewachsen sind. Das Gummi-ähnliche Material ermüdet und wird zerstört.

Das erfindungsgemäß eingesetzte Reibmaterial hingegen verleiht der Anschlagfläche der Anschlagplatte einen relativ niedrigen Reibwert, der im unteren Bereich der Festkörperreibung liegt. Kommt es zu Torsionen des Rahmenelements, so gleitet die Anschlagfläche über die Gegenfläche. Querbeanspruchungen der Anschlagplatte werden also minimiert.

Bereits aus diesem Grunde liegen bei der erfindungsgemäß eingesetzten Anschlagplatte günstige Verhältnisse vor. Hinzukommen, daß das Reibmaterial von fester Konsistenz ist und daher eine hohe mechanische Belastbarkeit besitzt. Insgesamt liegen die Standzeiten der erfindungsgemäß eingesetzten Anschlagplatten weit über denen der bekannten Anschlagplatten aus Gummi-ähnlichem Material.

Überraschenderweise hat es sich gezeigt, daß das Reibmaterial mit seiner Konsistenz in der Lage ist, den Aufschlag der Kippmulde zu dämpfen und daß es trotz des geringen Reibwertes des Reibmaterials zu einer sehr guten Dämpfung der Querbewegungen der Mulde kommt. Die erfindungsgemäß eingesetzten Anschlagplatten gewährleisten also eine sehr gute und sichere Führung der Kippmulde während des Kipp- und Fahrbetriebes.

Zu erwähnen sei schließlich die hohe Verschleißfestigkeit des Reibmaterials, verbunden mit einer praktisch völligen Temperatur-Unabhängigkeit der hier ausschlaggebenden Eigenschaften (im Temperaturbereich von -50°C bis $+300^{\circ}\text{C}$) und einer hohen Resistenz gegen betriebsbedingte Verschmutzungen, beispielsweise durch Öle und Fette.

Die Anschlagplatte kann ohne weiteres aus Verbundmaterial bestehen und beispielsweise einen Grundkörper aus festem oder elastischem Material aufweisen, der eine mehr oder weniger dicke Schicht aus dem die Anschlagfläche bildenden Reibmaterial trägt. Ein elastischer Grundkörper vermag die Dämpfungseigenschaften zu verbessern und wird Dank des Reibmaterials vor schädlichen Querbelastrungen geschützt. Allerdings ist es aus fertigungstechnischen Gründen häufig vorteilhaft, die Anschlagplatte komplett aus dem Reibmaterial herzustellen, zumal dieses in der Lage ist, den wesentlichen Anforderungen in Alleinstellung zu genügen.

Zwar besteht durchaus die Möglichkeit die Anschlagplatte an der Kippmulde anzuordnen, jedoch kann es aus Wartungsgründen vorteilhafter sein, die Anschlagplatte am Rahmenelement zu befestigen, wobei sie dieses vorzugsweise umgreift und durch Auf- bzw. Umspritzen mit ihm verbunden ist.

Die Zahl der Anschlagplatten wird an die jeweiligen Erfordernisse angepaßt. Häufig wird es vorteilhaft sein, mit einer einzigen Anschlagplatte pro Rahmenelement zu arbeiten.

In wesentlicher Weiterbildung der Erfindung wird vorgeschlagen, daß das Reibmaterial aus einer Formmasse geformt ist, die

30 - 45 % Bindemittel

35 - 44 % Textil-, Mineral- oder Glasfasern oder - schnitzel oder Mischungen dieser Bestandteile,

5 - 14 % Verarbeitungshilfsmittel und

0 - 8 % Reibungsänderungsmittel

enthält.

Besonders bewährt hat sich eine Formmasse, die

30 - 45 % Bindemittel,

5 - 10 % Härter,

30 - 40 % Textilschnitzel,

5 - 15 % Textilfäden,

0 - 8 % Reibungsänderungsmittel und

1 - 4 % Schwarzpigmente

enthält.

Dabei ist es vorteilhaft, daß das Bindemittel aus Phenolnovolak und der Härter aus Hexamethylentetramin besteht.

Als Alternative wird in Weiterbildung der Erfindung vorgeschlagen, daß das Reibmaterial

- 5 15 - 30 % Bindemittel,
 10 - 30 % Fasern,
 10 - 25 % Füllstoffe und
 20 - 60 % Reibungsänderungsmittel
 enthält.

- 10 In jedem Falle ist es vorteilhaft, daß das Reibungsänderungsmittel aus PTFE besteht.

- Schließlich ist eine bevorzugte Ausführungsform dadurch gekennzeichnet, daß als Reibmaterial ein Sinterwerkstoff, bestehend aus Eisen und/oder Nichteisenmetallen und/oder
 15 Kohlenstoff und/oder Phosphor und/oder Schwefel und/oder deren Legierungen und/oder deren Verbindungen in einer Menge von mindestens 50 Vol.-% und einem oder mehreren Schmier-/Gleitmitteln eingesetzt wird.

- Die Erfindung wird im folgenden anhand eines bevorzugten
 20 Ausführungsbeispiels im Zusammenhang mit der beiliegenden Zeichnung näher erläutert. Die Zeichnung zeigt in:

 Figur 1 eine schematische Seitenansicht einer Anordnung nach der Erfindung;

- Figur 2 einen schematischen Grundriß der Anordnung nach
 25 Figur 1.

 Die dargestellte Anordnung weist ein Leichtbau-Rahmenelement 1 auf, welches eine Anschlagplatte 2 trägt. Die Anschlagplatte 2 besteht aus Reibmaterial und umgreift das Rahmenelement 1.

- 30 Die Anschlagplatte 2 definiert eine Anschlagfläche 3, deren Reibwert auf 0,15 eingestellt ist.

- Die Anordnung dient zum Abstützen einer Kippmulde eines Kippfahrzeugs, wobei die Anschlagfläche 3 der Anschlagplatte 2 an einer Gegenfläche der Kippmulde zur Anlage kommt. Bei
 35 Verwindungen des Rahmenelements 1 wird eine Relativbewegung zwischen der Anschlagplatte 2 und der Kippmulde zugelassen.

Das Reibmaterial der Anschlagplatte 2 enthält
35 % Phenolnovolack als Bindemittel,
8 % Hexamethylentetramin als Härter,
35 % Textilschnitzel,
5 10 % Textilfäden,
4 % PTFE als Reibungsänderungsmittel und
2 % Schwarzpigmente

Diese Bestandteile des Reibmaterials werden zu einer
Formmasse gemischt. Letztere wird um das Rahmenelement 1
10 herumgespritzt und sodann einer Druck- und Temperaturbehand-
lung unterworfen, und zwar unter entsprechender Zeitsteue-
rung. Eine Oberflächenbehandlung der Anschlagfläche vervoll-
ständigt den Herstellungsvorgang.

Es entsteht ein hoch-verschleißfestes Reibmaterial, wie
15 man es beispielsweise auch für Brems- und Kupplungsbeläge
einsetzen kann.

Im Rahmen der Erfindung sind durchaus Abwandlungsmög-
lichkeiten gegeben. So kann die Anschlagplatte als Schicht-
körper ausgebildet sein, solange ihre Anschlagfläche von
20 Reibmaterial gebildet wird. Auch besteht die Möglichkeit,
die Anschlagplatte vorzufertigen und einseitig auf das Rah-
menelement aufzusetzen. Ferner kann jedes Rahmenelement eine
Mehrzahl von Anschlagplatten tragen. Schließlich kann das
Rahmenelement eine Gegenfläche definieren, wobei die
25 Anschlagplatte an der Kippmulde angeordnet ist.

Patentansprüche

1. Anordnung zum Abstützen einer Kippmulde an mindestens einem Rahmenelement (1) eines Kippfahrzeugs, mit mindestens
5 einer Anschlagplatte (2), die mit einem der Bauteile Rahmenelement und Kippmulde fest verbunden ist und eine Anschlagfläche (3) zum Abstützen an einer Gegenfläche des anderen der beiden Bauteile aufweist,

10 dadurch gekennzeichnet,

daß die Anschlagfläche (3) der Anschlagplatte (2) von einem Reibmaterial gebildet wird und daß an der Anschlagfläche ein Reibwert im Bereich von etwa 0,1 - 0,2 eingestellt
15 ist.

2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Anschlagplatte (2) das Rahmenelement (1) umgreift.

20 3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Anschlagplatte (2) aus dem Reibmaterial besteht.

4. Anordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,
25 daß das Reibmaterial auf das Rahmenelement (1) aufgespritzt ist.

5. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Reibmaterial aus einer Formmasse
30 geformt ist, die

30 - 45 % Bindemittel,

35 - 55 % Textil-, Mineral- oder Glasfasern oder -schnitzel oder Mischungen dieser Bestandteile,

5 - 14 % Verarbeitungshilfsmittel und

35 0 - 8 % Reibungsänderungsmittel enthält.

6. Anordnung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Formmasse

- 30 - 45 % Bindemittel,
5 - 10 % Härter,
30 - 40 % Textilschnitzel,
5 - 15 % Textilfäden,
0 - 8 % Reibungsänderungsmittel und
1 - 4 % Schwarzpigmente
enthält.

7. Anordnung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Bindemittel aus Phenolnovolak und der Härter aus Hexamethylentetramin besteht.

8. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Reibmaterial

- 15 - 30 % Bindemittel,
10 - 30 % Fasern,
10 - 25 % Füllstoffe und
20 - 60 % Reibungsänderungsmittel
enthält.

9. Anordnung nach einem der Ansprüche 5 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Reibungsänderungsmittel aus PTFE besteht.

10. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß als Reibmaterial ein Sinterwerkstoff, bestehend aus Eisen und/oder Nichteisenmetallen und/oder Kohlenstoff und/oder Phosphor und/oder Schwefel und/oder deren Legierungen und/oder deren Verbindungen in einer Menge von mindestens 50 Vol.-% und einem oder mehreren Schmier/Gleitmitteln eingesetzt wird.

